

DÉL-DOBRUDZSA

HUSZONHÉT ÉVI ROMÁN URALOM UTÁN Dél-Dobrudzsa ismét visszatért Bulgáriához, amellyel századokon keresztül szoros népi és gazdasági kötelékek fűzték össze.

Ezt a mintegy hét és félezer négyzetkilométernyi területet, amelyen az uralkodó nemzetiség mindig a bolgár volt, Románia a tízes évek elején szakította el anyaországától. Bulgária akkor vívta élethalál-harcát Szerbiával, Görögországgal és Törökországgal s szorongatott helyzetében nem tehetett mást, teljesítenie kellett a román követeléseket. De sohasem nyugodott bele Dél-Dobrudzsa elvesztésébe. Nagyrészt ezért lépett be a világháborúba is, de a párizskömyéki békeértekezleten jóvátétel helyett további megcsonkításban volt része. Két évtized alatt nem mulasztott el egyetlen alkalmat sem, hogy sérelmére felhívja a világ figyelmét, de a jóvátételre csak akkor gondolhatott, amikor a tengelyhatalmak fokozódó befolyáshoz és súlytöbbletbe jutottak a nemzetközi életben.

1939 tavaszán végre a nyugati nagy demokráciák is foglalkozni kezdtek a bolgár kérdéssel. Anglia, hogy ezt az országot is bevonhassa németellenes bekerítő gyűrűjébe, minden áron megegyezést akart létrehozni Bulgária és Románia között. Románia azonban ekkor még eléggé kedvező külpolitikai helyzetben volt s így különösen amikor elnyerte az angol szavathoz is, hallani sem akart többé bármiféle engedményről Bulgária irányában. Bulgária azonban továbbra is kitarzott: gondosan ápolta jóviszonyát a tengelyhatalmakkal s jórészt ennek, valamint a megváltozott világpolitikai helyzetnek köszönhetően, hogy, amikor Németország nagy nyugati győzelmei után Délkelet-Európában Olaszországgal együtt a sürgős problémák elrendezéséhez láthatott, Beszarábiának Szovjetországhoz való csatlakozása után Bulgáriát is hozzásegíthette jogos igényeinek teljesüléséhez.

A bolgár-román tárgyalások kezdetben úgy indultak, hogy a megegyezés igen rövid idő alatt létrejön. Később azonban román részről fokozatos nehézségeket támasztottak, amiknek végül is a román belpolitikai átalakulás vetett véget. Több mint egy hónapi szakadatlan tárgyalás után szeptember 7-én Krajovában aláírták a szerződést, amely visszaadja Bulgáriának a teljes Dél-Dobrudzsát, pontosan 7525-4 négyzetkilométernyi területet. Az Észak-Dobrudzsának nevezett vidék, amely a déli résznél kétszeresére nagyobb, továbbra is Románia birtokában marad. Noha ez a terület a bolgár-török háború után, 1878-ban szintén Bulgária akarata és tiltakozása ellenére került Romániához, — a berlini kongresszus ezzel kárpótolta a románokat Beszarábiáért, amelyet Oroszországnak ítélt — Bulgária önként lemondott róla, nemcsak most, hanem már a berlini döntés után. Nem követelte vissza a balkáni háborúk idején sem, egyrészt békeszeretetből, a két nép közti jóviszony megeremeléséért, azonkívül abból a megfontolásból kifolyólag,

hogy három szomszédjával való harcában szüksége van Románia jóindulatára. (Ez a reménye, mint a déldobrudzsaí kérdés története bizonyítja, már az első alkalommal sem vált be.) Elismerte, hogy a románoknak nélkülözhetetlen Észak-Dobrudzsa birtoklása a tengerrel való összeköttetésük, kereskedelmi forgalmuk és tengerentúli kivitelük érdekében. Pedig történelmi vagy népi jogai erre a területészre vonatkozólag sem hiányoztak.

1878-ig tudvalevőleg egész Dobrudzsa Bulgáriához tartozott, akár függetlenül, akár a török fennhatóság alatt. A Balkánra érkező bolgárok 673-ban itt alapították az első bolgár államot. Ez volt az a mag, amely körül a későbbi bolgár *nemzet* kialakult. A bolgár *népelem* az állandó török betelepítés és üldöztetés ellenére is mindig uralkodó nemzetiség maradt itt s túlsúlyát a román uralom sem tudta megszüntetni. Észak-Dobrudzsában a berlini kongresszus idejében a közel 16 ezer négyzetkilométernyi területen 150 ezer lakosból 100 ezer bolgár volt. Mégis Bulgária politikai realizmusból, józanul leszámolt igényével. Nem mondott le azonban Dél-Dobrudzsáról, amelyre elengedhetetlenül szüksége volt: főként gazdasági szempontból, amivel a románok elsősorban katonai, hadászati szempontokat állítottak szembe.

A Duna és a Fekete-tenger közt elterülő, csizmaalakú Dobrudzsatartományból az a rész került most vissza a krajovai megegyezéssel Bulgária birtokába, amelyet a csizma „lábfejének“ neveznek. Négyzetes, vagy inkább szabálytalan téglalapalakú terület ez, amelynek csak két oldalról van természetes határa: északnyugatról, itt a Duna határolja és keletről, ahol a Fekete-tenger mossa partjait. Északkeleten, illetve délen az 1878-ban, illetőleg az 1913-ban megvont határig terjed. Az új bolgár-román határ Silistrától északra a Dunánál kezdődik és a Fekete-tengernél, nyolc kilométernyire Mangaliától délre végződik. Földrajzilag is különálló táj Romániától: nemcsak a Duna vonala választja el innen, hanem a felszín különbözősége is. Míg a Duna balpartján elterülő román vidék alacsony síkföld, Déldobrudzsa magasabb, 2—300 méterig emelkedő, kis dombokkal tarkított, lapályos táj, amely Bulgáriával alkot összefüggő tájegységet. Földjének nagy része mezőgazdasági művelésre igen alkalmas terület; 88-24 %-át művelik is. A földművelés fejlettsége a bolgár anyaország és a román terület mellett egyenesen szembeszökő. Míg az anyaországban még nagyrészt a kezdetleges faeke járta, Dél-Dobrudzsában már régóta a vaseket használták, azonkívül nagyszámban alkalmazták a különböző modern mezőgazdasági gépeket is. Fogalmat alkothatunk magunknak a tartomány mezőgazdasági fejlettségéről, ha elgondoljuk, hogy míg Dél-Dobrudzsa felszíne csak 7-8%-a Bulgáriáénak s művelésre alkalmas földje Bulgáriáénak csupán 8-3 %-a, addig megművelt területe Bulgária megművelt területeinek több, mint 12 %-át teszi ki.

Dél-Dobrudzsa Bulgária magtára volt, míg el nem csatolták s most ezt a szerepét újból átveszi. Búzatermése az anyaország összes búzatermésének 16%-át teszi ki, ugyanakkor, amikor Románia búzatermésében csak elenyésző, alig egy százalékot képvisel. Főterménye a búza és az árpa, ebből sokat exportál is. Bulgária kiviteli feleslege Dél-Dobrudzsa visszacsatolásával hozzávetőleges becslés szerint 80 ezer tonna búzával, 60 ezer tonna árpával és 50 ezer tonna kukoricával emelkedik. A visszacsatolással Bulgária takarmányellátása is jelentősen megjavul. Erősen fejlett az állattenyésztése is (különösen nevezetes a déldobrudzsa lófajta), ez az anyaországhoz képest igen kedvező arányszámot mutat. Bulgária, míg a tartomány az övé volt, állami támogatással, tőkével, különböző akciókkal sietett a déldobrudzsaí mezőgazdaság fejlesztésére. A román uralom alatt erős visszaesés következett be, egyrészt, mivel Romániának nem állt érdekében a terület gazdasági értékének emelése, — hiszen csak hadászati okokból volt rá szüksége — másrészt a régi birtokosok nagyszámú kiüldözésével és az új telepítésekkel erősen megzavarta a gazdasági élet nyugodt fejlődését. Bulgáriára azonban mindig

súlyos és kiheverhetetlen csapást jelentett „magtáraének elvesztése. A veszteséget fokozta, hogy Dél-Dobrudzsa elszakításával két fontos kikötője, a dunai Ruzsucsuk és a feketetengeri Várna gazdasági „hinterland“ nélkül maradt, mert a tartomány e két kikötőn keresztül bonyolította le forgalmát, rajtuk keresztül élt, lélezett, iparcikkokkal ők látták el, termékeit nagy mennyiségben azok vették át.

Romániának nem gazdasági szempontból volt szüksége erre a területre s ezt a megelőző sajtóhadjárat során, a Dél-Dobrudzsáért tartott népgyűléseken, a propagandairatokban, előadásokon, a diplomataék emlékirataiban nem is titkolták. Néhol egy-két érv ugyan ezzel is megpróbálkozott, de hangjuk elveszett abban az egyöntetű és hatalmas érvorkeszterben, amely stratégiai okokból követelte az 1878-i román-bolgár határ kiigazítását. Gazdaságilag Dél-Dobrudzsa amúgysem volt nélkülözhetetlen Románia számára s nem lesz a jövőben sem, ezt maguk a románok sem tagadták soha. Mint termő terület, kiesése nem súlyos és nem helyrehozhatatlan; mint összekötő terület a tenger felé, szintén nem jelentős, hiszen erre Észak-Dobrudzsa sokkal megfelelőbb. Ott, ahol a Duna folyama közel ér a tengerhez, fel egészen a Duna deltájáig, Dobrudzsa román terület s az marad továbbra is.

De nem volt rá szüksége népi szempontból sem, mert Dobrudzsa déli szögletében a lakosság mindenütt bolgár többségű. Az 1910-i, legutolsó bolgár népszámlálás szerint a népesség megoszlása a következő: 134.000 bolgár, 106.000 török, 12.000 cigány, 12.000 tatár, 6000 román és 10.000 egyéb nemzetiségű. A lakosság, mint látható, eléggé kevert. A törökök nagy száma, valamint a lakosság mozaik-tömbje onnan ered, hogy Dobrudzsa török vég volt, amelyet az orosz veszély miatt zsúfoltak tele mindenféle nemzetiséggel. A csekélyszámú románság csak a századforduló után kezdett beszivárogni a területre: nagyrészt a román hadsereg szökevényei voltak. Népi szempontokra tehát a Regátban nem hivatkozhattak a dobudzsai déli résszel kapcsolatosan. De nem is hivatkoztak, hiszen őket ez a vidék főként hadászati okokból érdekelte: ebben a tekintetben azonban elkövettek mindent, hogy a külföldet követelésük jogosságáról és halaszthatatlanságáról meggyőzzék.

A tizes évek elején forrongásban volt az egész Balkán-félsziget. A török uralom felszámolása rohamléptekkel haladt előre s a felszabaduló területeken nagy vetélkedés indult meg. Az első balkáni háborúban Szerbia, Görögország és Bulgária még együtt harcolt Törökország ellen, de azután a zsákmányon nem tudtak megegyezni s a három szövetségstárs között harcra került sor, amelybe török részről is beavatkoztak Bulgária ellen. Románia megfigyelő magatartást foglalt el és „teljes semlegességet“ fogadott, de már a háború elején hatalmas sajtóhadjárat kezdődött a román lapokban s sorozatos népgyűléseken követelték, hogy „ki kell igazítani“ a román-bolgár határt. Es pedig — mint a különböző érvek kifejtették — azért, hogy Észak-Dobudzsát katonai szempontból jobb helyzetbe hozzák s megvédhessék a bolgár irredentizmus ellenében. Bulgáriának — mondták — a berlini kongresszus olyan határt biztosított, amely stratégiai szempontból a legkedvezőbb s állandó fenyegetést jelent a Dunát és a feketetengeri Konstanzt összekötő fetesti-csernavodai vasútvonalra, de magára Konstanza kikötőjére is. Az északdobudzsai tartomány a román érvelés szerint csak úgy védhető meg sikeresen, ha a határt 6—700 kilométerrel dél felé kitolják. A kedvező hadászati helyzethez azonban kívül elengedhetetlen a bolgár dunamenti Silistra kikötőváros birtoklása is, amelyet Bulgária évek munkájával jelentékenyen megerősített s ahová román részről hidat akarnak építeni, hogy megkönnyítsék a román csapatok szállítását a bolgár határ felé. A terület másik

kikötővárosának, a feketetengeri Balcsiknak a birtoklását is elengedhetetlennek mondták, és pedig azért, mivel Romániának szüksége van a tenger partján egy megfelelő katonai kikötőre, mert csak így tudják megvédeni Konstanzt és Mangaliát.

Jellemző, hogy amikor hozzájutottak a kívánt területhez, az eredeti tervekből semmi sem valósult meg. Nem készült el a katonai híd Silistránál, nem építették ki a balcsiki katonai kikötőt, mert angol és francia javaslatra egészen másutt és csak 1939-ben készítették el. Bebizonyult, hogy a bolgár ellenvetéseknek van igazuk, amelyek azt állították, hogy a határkiigazításra a románok csak azért törekednek, mert kezükbe akarják keríteni a jól megerősített Silistrát és Balcsikot. Az utóbbit főként azért, mivel erről a közelben fekvő Várna kikötője könnyen és hatásosan ellenőrizhető. Nem volt szerencsájuk a románoknak azzal az érveléssel sem, hogy ha Dél-Dobrudzsát megkapják, az északi vidék biztosítva lesz minden bolgár megrohanás ellen. Erre az állításra élénken rácafoltak az 1916 szeptemberi események, amikor Románia és Bulgária között is kitört a háború és a bolgár csapatok könnyűszerrel vonultak be a tartomány belsejébe. A kiigazított határ nem tudta megvédeni a konstanzi kikötőt, sem a hozzávezető fontos vasútvonalat. Ennek ellenére a világháború után a békeértekezleten Bratianuék ösztönzésére ugyanezért adták oda újból Dél-Dobrudzsát a románoknak. Pedig még maga Tardieu és békecsináló társai, valamint az amerikai küldöttség is a bolgár jóvátétel mellett foglalt állást, de Mária román királyné befolyása végül is győzött.

A tízes évek elején megindult Dél-Dobrudzsáért folyó harcban kezdetben csak magánszemélyek, újságírók és buzgó egyetemi profeszszorok vettek részt. Később már a politikai élet szóvivői is szerepet kértek a propagandamunkából, majd nemsokára a román kormány köréből is nyíltan kifejezést adtak annak a kívánságnak, hogy Bulgária a román jóindulatú semlegesség (?) fejében járuljon hozzá némi határkiigazításhoz. A követelés alátámasztására a román kormánykörök és a román diplomácia sem tudott más érvet felhozni, mint katonai természetűt. Azokban az utasításokban például, amelyeket a román külügyminiszter 1912 decemberében a londoni román követnek küldött a bulgáriai megbízottal való tárgyalásokra, kifejtik, hogy a bolgároknak biztosítékot kell adniok a jövőre vonatkozólag baráti érzelmeikről és Dobrudzsza biztonsága érdekében hozzá kell járulniok bizonyos határmódosításhoz. A bolgár kormánynak ekkor már akarva-nem akarva el kellett szánnia magát a románoknak adandó engedményre. A bolgár és a román megbízottak között hosszas tárgyalások kezdődtek az angol fővárosban, amelyek 1913 januárjában megegyezéssel végződtek. Az aláírt jegyzőkönyvben Bulgária beleegyezett bizonyos területi módosításba.

Románia azonban, amikor megindul a második balkáni háború, már nem elégszik meg az elért eredménnyel, többet követel, egész Dobrudzsát kívánja. Minél előnytelenebb helyzetbe kerül Bulgária, követelése annál nyíltabb, annál erőszakosabb. A bukaresti kormány jegyzékkel fordul a hat nagyhatalomhoz s ebben már Silistrát és Balcsikot is magának követeli. Érvei ugyanazok, amelyek odáig „felelőtlen” magánszemélyek cikkeiben és előadásaiban szerepeltek. 1913 nyarán pedig, amikor a három fronton küzdő bolgárok feje fölött összecsapnak a hullámok, Románia beavatkozik a háborúba és bevonul Dél-Dobrudzsába. Ellenállásra persze alig talál, a bolgár hadsereg más frontokon van elfoglalva; így azután a román megszállóknak könnyű dolguk van, kezükbe kerítik az egész területet és júliusban Bukarestben ők diktálják a békefeltételeket a bolgár kiküldötteknek. Érdekes, hogy a foglalást meg sem próbálják igazolni a nép döntésével, szigorúan tartózkodnak attól, hogy népszavazást tartsanak. A kétszázaléknyi román lakossággal ez vajmi nehezen is ment volna.

Arra valók voltak azonban a különböző kisebbségellenes eszközök és módszerek, hogy a tartomány nemzetiségi arányát megváltoztassák a román-

ság előnyére. Hamarosan megindul a román telepések áramlása Dél-Dobruzsába: ideális terület volt ez ahhoz, hogy vele a román paraszt földéhségét lecsillapítsák. Az a bolgár ellenvetés, hogy a katonai célokon felül a szociális elégedetlenség levezetésére volt szükség Dél-Dobruzsára, hamarosan beigazolódott. Románia ekkor az 1907-ben lezajlott parasztlázadás után, de még az 1921-ben véghezvitt földreform előtt állott. A parasztság megfélemlítve, némán tűrt, de a hozzáértők tudták, hogy a nagy szociális nyugtalanságot sokáig lekötve tartani nem lehet. „Kitűnő megoldásnak látszott, — írja a déldobruzsai kérdés legavatottabb bolgár ismerője, Ivan St. Pénakof legutóbb megjelent könyvében, amelyből cikkünk nemzeti-ségi és gazdasági adatait is merítettük¹ — hogy a földéhes román parasztságot a mezőgazdasági szempontból annyira fejlett, jól művelt, karbantartott, szántóföldjeiről messze földön híres Dél-Dobruzsából elégtésék ki, hogy így a nagybirtokosok továbbra is zavartalanul megőrizhessék nagy latifundiumaikat“. A háborúba való beavatkozást sürgetők körében felülő volt a sok nagybirtokos, a mozgalom mögött ott állt maga Cantacuzino herceg, a leggazdagabb román nábob, akinek egyedül 200.000 hektár földbirtoka volt.

A dobruzsai bolgár parasztnak tehát el kellett költöznie ősi földjéről, földönfutóvá kellett lennie, hogy a román nagybirtokok sértetlenül maradjanak és a romániai földkérdés megoldását minél tovább elodázhassák. A bolgár birtokosok kiforgatására két megfelelő eszközt talált a román kormányzat: az ingatlanok igazolására vonatkozó rendelkezést, valamint a földreformtörvényt. Az első rendelkezés különösen hatásos volt: sikerült az össz-lakosság földtulajdonának kétharmadát megszerezni vele. Az 1914 április i-i törvényben elrendelték, hogy valamennyi birtokosnak igazolnia kell földjéhez való jogát. Hogy mit jelentett ez a gyakorlatban, érthetővé válik, ha meg-gondoljuk, hogy Dél-Dobruzsában a török uralom alatt nem voltak telek-könyvek. Az őslakosságnak nehezen lehetett előkeríteni olyan iratot, amely jogát az ősi földhöz megfelelően bizonyította volna. Viszont ennek az Őslakosságnak — különösképpen a bolgárságnak — a kezén volt a meg-művelt területek háromnegyedrésze. Az igazolás különben is annyi formali-tással, megtorlással, rövid határidővel járt, hogy a déldobruzsai őslakosság rövid úton elvesztette földvagyonát hetven százalékát. Meg kell még emlí-teni, hogy az igazolással egyidejűleg mindenkinek át kellett adnia telepítési célokra birtoka egyharmadát. Ilyen igazolást három ízben rendeztetett a román kormány: először 1914-ben, de akkor az összes benyújtott iratok elvesztek; másodsor 1921-ben, akkor viszont egy újabb törvény gyökeresen más rendelkezéseket hozott s a lakosság hiába költött másodízben is nagy összegeket iratai beszerzésére. A harmadikat 1924-ben rendezték, ez azután végkép betetőzte a bolgárság tragédiáját.

A földreform során elsősorban természetesen a beözönlő román telepések és a déldobruzsai románság jutott földhöz. A kisajátított nagybirtokokból, a lefoglalt egyházi, közjóléti és egyéb birtoktestekből a bolgár lakosság rászoruló része nem kapott egy barázdát sem, noha egyes helyeken az igény-jogosultak száma elérte az 50%-ot is. A bolgár nemzetiség képviselői hiába kérték és sürgették, hogy legalább a hadirokkantakat és a hadiözvegyeket részesítsék kedvezőbb elbánásban, kérésük süket fülekre talált. Ezzel szemben a román tisztviselők, kereskedők 100—150 hektáros földbirtokokat kaptak, amelyeket azután jó áron továbbadtak. A behívott román telepese-ket minden anyagi támogatás nélkül, gazdasági eszközök hiányában „telepí-tették le“: ezek azután a legfelháborítóbb rablásokat, zsarolásokat követték el a román hatóságok csendes segédletével. Nem csoda ilyen körülmények Le problème de la Dobroudja de Sud. Sofia, 1940.

között, hogy a tartományban egész falvak néptelenedtek el, a lakosság tetemes része kivándorolt. 1930-ig megközelítőleg 40.000-en menekültek át az anyaországba. Dél-Dobrudzsa nemzetiségi képe természetesen ennek következtében jelentékenyen megváltozott. Még így sem volt azonban igaza a román statisztikának, amely azt állította, hogy a Dél-Dobrudzsában élő románok száma eléri a kilencvenezret.¹

Ebből a számból arra lehet következtetni, hogy Romániában, úgy látszik, arra számítottak, hogy Dél-Dobrudzsát végérvényesen birtokukba vehetik és ott tartósan berendezkedhetnek. A tartomány elcsatolásával ez a derűre-borúra folyó telepítés megbosszulta magát. A krajovai megállapodásban ugyanis arról is történt döntés, hogy Romániának ki kell költöztetnie az itteni román lakosságot Észak-Dobrudzsába, aminek fejében Bulgária visszatelepíti a kiüldözött vagy Észak-Dobrudzsába menekült fhjtestvéreit a felszabadított területre. Körülbelül 45 ezer bolgár vissztelepedésével számolnak. A déldobrudzsai magánjavak megváltása fejében a bolgár kormány 450.000.000 lévát fizet s hír szerint ebből kártalanítják majd a román telepeseket, akiknek száma egyik megállapítás szerint húsz, másik számítás szerint nyolcvan ezerre tehető. A két ország a most létrejött határt véglegesnek és örökérvényűnek ismerte el: már ezért is kívánatos, hogy a jövőbeni súrlódásokat kiküszöböljék és nemzetiségeiket kivonják egymás területéről.

CSISZÁR BÉLA

VASÚTI GONDOK

KELET-MAGYARORSZÁG és Észak-Erdély egy részének visszatéréseivel az évek óta háttérbe szorított vasúti gondok egyszerre ismét életre keltek. Vasutaink hosszú éveken keresztül elmaradtak beruházásaikkal. Akiknek a múlt években alkalmuk volt külföldön járni, tapasztalhatták, hogy a közlekedési technika rohamos fejlődése mennyi új és értékes alkotással gazdagítja a forgalmi szolgálat ellátását végző berendezéseket, a közlekedés miként válik gyorsabbá, tökéletesebbé, pontosabbá és kényelmesebbé, míg nálunk a fejlődés csak vonatott volt.

Ezeknek a technikai alkotásoknak áldását ezzel szemben hazánkban csak hírből, vagy egy-két, inkább csak kísérletnek számító berendezésből ismerhettük meg, mert hazai közlekedéspolitikánk fejlődése rendkívül vontatott mértékben haladt csak előre. Amíg a német vasutak rohamos mértékben fejlesztették a motoros vasúti közlekedést és nagyszerű új mozdonyokkal tették lehetővé a mind gyorsabb és gyorsabb forgalmat, az olaszok a vasutak villamosításával, a franciák a motoros vasúti közlekedésnek legmagasabb tökéletesítésével, az angolok pedig a nagy raksúlyú kocsikkal haladtak előre, addig nálunk a helyzet egyre inkább romlott, vasutaink az elmaradt beruházások következtében teljes mértékben lezülltek.

A MÁV különböző évi jelentéseiben 1930/31-161 kezdve az építések és beruházások című fejezet a következő szavakkal kezdődik: „az államasutak kedvezőtlen pénzügyi helyzete miatt új építéseket és beruházásokat csak egészen szűk keretek között végezhattünk.“ És ez a mondat több éven keresztül ismétlődik anélkül, hogy a helyzet változott volna és a vasutak nem beruházásaikat, hanem legalább is múlthatlanul szükséges felújításukat elvégezheték volna.

¹ Déldobrudzsa huszonzét évi kisebbségi történetét részletesen ismerteti az Union des Associations bulgares pour la paix et la S. D. N. „La situation des minorités bulgares en Roumanie“ c. kiadványa. (Szófia, 1932)

Ha évekre visszamenőleg a MÁV évi jelentéseinek adatait vizsgáljuk, csodálattal kell megállapítanunk, hogy vasutainknál minő mérhetetlen mulasztásokat követtek el, s a felújítások és beruházások szükségszerű részének csak minő tört aránya nyert valóban kielégítést. Pedig tudtuk és éreztük, hogy a vasúti rekonstrukció elmaradása veszélyekkel jár és ezek a veszélyek esztendőről esztendőre csak fokozódnak.

A dolgok lényegének ismeretéhez néhány fogalmat tisztáznunk kell.

Közlekedési üzemek felszerelése állandó újításra szorul. Szigorúan megszabott keretei és tervei kell, hogy legyenek a rekonstrukciós munkálatoknak, mert az üzembiztonság fenntartása e nélkül elképzelhetetlen. Műszaki szempontok szerint határozzák el, hogy a felépítmény és járműpark élettartama miként alakul és a gazdasági vezetőknek ezeket a határozatokat figyelembe kell venni. A közlekedési vállalatok vitel- és fuvardíjait is ennek figyelembevételével állapítják meg és az összes kiadások keretében pontosan meghatározott százalékban kell a felújítási összegeknek szerepelni. A felújítási összegek megállapításánál újabban mind nagyobb szerepe van azoknak a kiadásoknak, amelyeket nem az időszzerűvé tett felújítások követelnek, hanem a közlekedéstechnika fejlődése hoz magával és amelyeket általában a forgalom modernizálása alatt foglalunk egybe.

A felépítmény és járműpark élettartamának megállapításánál irányadó műszaki követelmények rendkívül szigorúak. Az a megállapítás, hogy egy vasúti kocsí vagy mozdony élettartama húsz esztendő, egy városi autóbusz motor- és kocsiszekrénye csak hat-nyolc évet bír el, nem azt jelenti, hogy de facto ezen idő elteltével ez a mozdony, kocsí vagy autóbusz teljesen hasznavehetetlenné válik és a forgalomra tovább már alkalmatlan, hanem csak azt, hogy ezen idő eltelte után esedékessé válik már a jármű kicserélése, a felépítmény cseréje stb. Valójában azzal a vasúti mozdonyal, amelynek élettartamát húsz évben állapították meg, ötven év múlva is lehet vontatni, a városi forgalomban dolgozó autóbuszok tizenöt év múlva is forgalomképesek, de ha a műszakilag előírt idő eltelte után nem kezdik meg fokozatos felújításukat, akkor ezek az eszközök a maximális teljesítmények elérésére már aligha használhatók fel, velük sem biztonságos, sem gazdaságos forgalom tovább fenn nem tartható.

A forgalom a csonkaország szűkre szabott keretei között is egyre inkább fejlődött. A MÁV a megcsonkításból eredő nyugdíjterher következtében rendkívül rossz pénzügyi helyzetbe jutott, saját erőforrásai nem bírták a mind sűrűbben jelentkező megterheléseket. A nyugdíjterher az összes kiadásoknak egynegyedét érte el, közel hetven millió pengőt kellett a vasutaknak 1931/32-ben is ezen címen kifizetni. Ugyanekkor a nyomasztó gazdasági viszonyok következtében csökkent a forgalom, amivel szemben különösképpen személyzeti, de egyéb üzemi költségekben sem lehetett ennek arányában a kiadásokat csökkenteni. Esett a vasutak bevétele a forgalom visszaesésén kívül azért is, mert különböző gazdasági érdekeltségek számára rendkívüli kedvezményeket kellett a fuvardíjakban megállapítani és a vasútnak, amely amúgy is ezernyi nehézséggel küzdött, vállalnia kellett más vállalkozások és intézmények nyomasztó terheit is.

Az a felújítási és beruházási munka, amelyet a magyar vasutak Trianon óta végeztek, egy töredéke volt csak annak, amit mulhatatlanul el kellett végezni. Amikor a nyugdíjterhek összege az összes kiadásoknak egynegyedét közelítette meg, akkor a felújításokra és beruházásokra nem lehetett egy-két százaléknál nagyobb összeget fordítani, rendkívüli beruházásokat pedig az államhatalom sohasem tett lehetővé. A MÁV vonatkozó jelentéseire, beruházó kölcsönök sürgetésére csak olyan választ adott, ahol bőven volt szó az államháztartás pénzügyi nehézségeiről, a meglévő felszerelések

jókarban tartásának fontosságáról, csak éppen a beruházó kölcsönök előteremtéséről semmi sem.

Hogy a felépítménycsere milyen vontatottan haladt, elég talán annyit megjegyezni, hogy a MÁV hat év alatt mindössze 917-0 km vágányt cserélt ki, ebből is i8i-o km-t használt sínekkel, hogy hat év alatt 25 darab nyitott teherkocsit szereztek csak be, fedett teherkocsit csak különleges rendeltetésűt és ezt is csak 171 darabot (46 darab hűtőkocsi, 117 darab gyümölcsszállító kocsi és 8 darab egyéb kocsi). A személyszállításra szolgáló kocsik száma pedig 1930-tól hat év alatt mindössze 33 darab négytengelyes kocsival szaporodott és csak a motorosított vonalakon növekedett 42 darab motoros személyszállító kocsival és 30 darab motormellékkocsival, továbbá hat darab sínautobusszal, amelyek közül négy az ú. n. Árpád-típusú négytengelyes és kettő ennél kisebb kéttengelyes autóbusz. A vonóerő fejlődése ennél is szomorúbban emelkedett, mert a jelzett időszakban a MÁV számára mindössze egy darab nagyobb mozdonyt szállítottak le és 60 darab ú. n. motorpótlós kisebb gőzmozdony készült el, a külön tárgyalandó villamos mozdonyokon kívül.

Vasutaink a trianoni megcsonkítás óta, fejlődésüket tekintve, minden vonatkozásban megmerevedtek. Számottevőbb új vonalak nem épültek, a forgalomban lévő mozdonyok, személykocsik és teherszállító vagonok igen csekély kivételtől eltekintve, még a világháború előtt épültek, a vágányok cserélésének munkája csak a legszükségesebb esetekben történt meg. Számottevő változást vasutaink helyzetében egyedül a hegyeshalmi vonal villamosítása jelent, ami mellett a technika fejlődése a mellékvonalakon jutott még csak kifejezésre a motorizáció lassú terjedésében.

Ilyen adottságok között aligha volt csodálható, hogy azok a rendkívüli körülmények, amelyek 1938 ősze óta vasutainkat is érintették már-már a vasúti szolgálat teljes csődjéhez vezettek.

Mint Algyai-Hubert Pál közlekedésügyi államtitkár egy előadásában is megállapította, a vasutak teherbíróképességét rohamosan befolyásolta a területnövekedés, melynek folytán vasúti hálózatunk csaknem húsz százalékkal növekedett. A gördülőanyag azonban, amit az egykori cseh államvasutaktól megkaptunk, lényegesen alatta maradt annak a forgalomnövekedésnek, ami a területi visszacsatolással kapcsolatban jelentkezett és félő, hogy ugyanez lesz a helyzet erdélyi területeinken. Erdély visszacsatolt részeinek közlekedési problémáival egyébként külön kell foglalkoznunk. Ennek a területrésznek sajátos adottságai egészen új feladatok elé állítanak, amelyek nem állanak meg néhány vonalépítési munkálatnál, hanem túlterjednek azon és tarifapolitikai vonatkozásai is vannak. Vasutaink dicséretére vált a minden tekintetben megtett gyors és ügyes intézkedések sora, de ezekkel még közelről sem jutottak végső megoldáshoz.

A hadseregfejlesztés és az ezzel együtt járó ipari fellendülés, ami kiterjedt a termelés minden ágának fejlesztésére, ugyancsak jelentős forgalomnövekedést idézett elő.

De megnövekedett exportunk a háború következtében is, mert a Magyarországon átmenő és innen kiinduló forgalom rohamos mértékben veszi igénybe vasutainkat és a külföldre menő teherkocsik forduló ideje is nagyobb lett. Ezekhez kell számítani azoknak a mozgósításoknak forgalmi szükségleteit, amelyek 1938 szeptembere óta megismétlődtek és ugyancsak jelentős teljesítményt kívántak vasutainktól, valamint azt a szokatlan és abnormis időjárást, amely vasúti forgalmunkat eddig nem tapasztalt követelmények kielégítésére kényszerítette.

Ilyen körülmények között nem csodálható, hogy vasutaink a csőd szélére jutottak. A helyzet komolyságára mi sem jellemzőbb, mint az a

tény, hogy a kormány kénytelen volt felfüggeszteni a vasútnak bizonyos árufajták szállítására vonatkozó kötelezettségét és ezek az intézkedések nemcsak a rendkívüli időkben voltak érvényben, hanem bizonyos vonatkozásokban azóta is érvényben vannak.

Ma az a helyzet, hogy kevesebb személyszállító vonat közlekedik menetrendünk szerint, mint ahány 1933/34-ben, a válság által igen érzékenyen érintett években; a teherszállítás súlyos korlátozások alatt áll és a vasút kénytelen a közúti fuvarozás számára a fennálló korlátozásokat is felfüggeszteni.

Az a tény, hogy idejutottunk, egyáltalán nem csodálható. A beruházásokat először csak egy-két évre halasztottak el, az egy-két évből azonban már évtizedek lettek és a vasutak állaga rohamosan romlott. Amikor a MÁV a trianoni terület forgalmát 1932-ben 1961 darab mozdonyal látta el, akkor, 1938 végén, a cseh állomány átvétele előtt már csak 1863 mozdony volt forgalomképes, a teherkocsik száma 1932 végén még 47.738 darab, 1938 végén csak 45.022 darab. Ha 1932-ben az állomány elégséges volt a forgalmi szükségletek kielégítésére, akkor aligha lehet ez elégséges 1940-ben, amikor a forgalom méretei jelentősen megnövekedtek.

A közlekedésügyi államtitkárnak az a kijelentése, hogy „az átlagosan 25—30%-ot kitevő áruforgalmi korlátozások időszakai a személyforgalmi korlátozásokkal együtt előreláthatóan a jövőben állandósulni fognak, sőt a korlátozások súlyosbodni fognak, ha a MÁV állapotát nem lehetne gyökeresen feljavítani“, igen komolyak és megfontolandók.

Szóval ott tartunk, hogy a múltban elhalasztott beruházások kezdik megbosszulni magukat és ennek elég komoly következményei vannak. A beruházások elmulasztása csak addig menthető, amíg azok tényleg pénzügyi természetűek voltak, de ekkor sem mindenben. Nem menthető ellenben az a felfogás, amely még a közelmúltban sem győzte hangoztatni azt az elgondolását, hogy a vasutak felújítása, modernizálása haszontalan befektetés, mert a vasutak túléltek magukat és a közúti forgalom fejlődése éveken belül amúgy is megváltoztatja a helyzetet. Ez a felfogás annyira beleélte magát a köztudatba és szakemberek részéről is oly sokszor hangozott el, hogy kétségenkívül hatással volt azokra a pénzügypolitikai érvelésekre, amelyek nem javasolták a vasutak rekonstrukciójára hiteleket.

Ma már túl vagyunk ezen a felfogáson és egy összefoglaló közgazdasági jelentés közlekedési fejezetének bevezetője világítja meg legjobban, miként ébredt a közvélemény a vasutak fontosságára. A bevezető sorok: „néhány esztendőn keresztül erősen elterjedt az a felfogás, hogy az autó hatalmas térhódítása fokozatosan csökkenteni fogja a vasút jelentőségét. A lefolyt év mozgalmas eseményei aztán kétségbevonhatatlanul bizonyították, hogy tömegszállításnál, legyen az személy vagy áru, mind gazdasági, mind nemzetvédelmi szempontból, valósággal pótolhatatlan a vasút, tehát úgy teljes üzemképességének fenntartására, mind pedig fejlesztésére a legnagyobb gondot kell fordítani. Sajnos, mind a két irányban maradt megoldatlan feladatok...“

A megoldatlan feladatok súlyára csak most ébredtünk, amikor a helyzet már kétségbeejtő és halasztást nem tűrően kell cselekedni, mint annál a betegnél, aki önerejébe bízva várta gyógyulását, addig, amíg a végső pontra nem ért. A vasutakról sem akarta elhinni senki, hogy bajok vannak, ma pedig a kormányzat mindent elkövet, csakhogy elejét vegye a súlyosabb következményeknek.

Közlekedéspolitikánk új célkitűzései között a vasút rekonstrukciója a legnagyobb feladat. Alá már tervezet van készen a legégetőbb feladatok megoldására. A hivatalos tervezet, mely még az Erdély megszállása előtti

szükségekhez illeszkedett, 500 millió pengőt kér erre a célra és ezt öt éven át kívánja a vasútokba befektetni. Az évi százmilliós beruházásból 40 millió pengőt már a vasutak képesek vállalni. A trianoni nyugdíj-teher még számottevő, kereken húszmillió pengő, de mégis lehetőség van már évi negyven millió pengőnek előteremtésére, hatvan millió pengőt azonban a kormánzatnak kell adni. Hibás volna a kérdést úgy felfogni, hogy ezt a háromszáz millió pengőt az állam a vasútoknak kölcsön adja. Ez esetben ugyanis az ötéves felújítási terv befejeztével a MÁV feleslegeit a kölcsön visszafizetésére kellene hogy fordítsa, aminek következtében ismét elmaradnának a további modernizálási munkálatok. Pedig a terv készítői is az ötszáz millió pengőt csak a legégetőbb feladatok megoldására szánják, ebből még modernizálás, fejlesztés aligha lesz, habár nálunk a felújítás is korszerűsítésként fog hatni.

A vasút felújításának szükségleteit előteremteni tehát igen nehéz. Az államhatalomnak azonban vállalni kell ezt a feladatot és biztosan meg is kell oldani. A vasutak mai állapotukban tovább nem maradhatnak, a katasztrófák helyel-közzel már is felléptek, újabb roham esetén már komolyabban fogjuk ezeknek hatását érezni.

Az ötszáz millió sürgősen kell. A tervezet szerint 100 millió pengőt fordítanak felépítmény cserére, 40 millió pengőt új vonalak és második vágányok fektetésére, 50 milliót a rendezőpályaudvarok és a budapesti pályaudvarok bővítésére, 130 milliót új kocsik beszerzésére, 50 milliót mozdonyok beszerzésére, 85 milliót a régi mozdonyok és kocsik alkalmas felújítására, 10 milliót vonalbiztosító berendezések korszerűsítésére, 10 milliót magas építményekre és 25 milliót alul- és felüljárókra, híd- és alagút-építésekre.

Sok vonatkozásban ezek az Összegek eleve kevésnek bizonyulnak, látszólag ugyan elégségesek, de kérdés, hogy elég-e a mai szükségleteknek megfelelő mértékben fejleszteni és nem volna-e gazdaságos és célszerű előrelátni és a jövőnek dolgozni? Ha sikerül, aminthogy sikerülni kell a szükséges ötszáz millió pengőnek előteremtése, akkor sikerülne már 700 millió pengő előteremtése is és a vasutak komoly mértékben fejleszthetők lennének.

Vasutaink korszerűsítése nem hiábavaló munka. Nem szólva most arról a jelentős munkaalkalomról, amit ennek a tervnek keresztülvitele a magyar ipar számára jelent, mérhetetlenül fontos minden szempontból a magyar vasúthálózat és felszerelés tökéletessége. Észak-Erdély és a Székelyföld visszanyerésével összefüggő, égetően sürgős feladatoktól most eltekintve bizonyos, hogy a jövőben a hazánkon keresztül menő áruforgalom erősebb lesz; s az a körülmény, hogy Európa legfontosabb útvonalában esünk, egyre inkább kifejezésre fog jutni. A német gazdasági érdekek Délkelet-Európa irányában, az orosz forgalmi törekvések a meleg tengerhez vezető út irányában rajtunk keresztül vezetnek. Nekünk bírnunk kell ezt a forgalmat és hasznunk is lesz belőle. Nem eleendő a szajol-debreceni és ezen keresztül Körösmezőig terjedő vonal, ugyanekkor pedig a balatoni déli vonal kétvágányosítása, szükség mutatkozik a második vágánypár fektetésére Békéscsaba felé is. A budapesti pályaudvar-kérdés megoldása sem érhető el fél munkával, itt is többre kellett volna számítani és az átmeneti megoldás helyett a végleges felé közeledni. A tervezet szerint nem történik semmi sem a vasút motorosítása érdekében. Megelégszünk-e mindenkor négy darab sínautóbuszunkkal? Ma ugyan ezeket sem tudjuk mind járatni, de ez nem jelenti azt, hogy a forrongó Európa megnyugvása után forgalmi szükségleteink ne növekednének rohamosan.

„A magyar közlekedésügy fejlesztésére még nélkülözések árán is áldozatok hozandók“ — mondotta a közlekedésügyi államtitkár, fentemlített előadásának zárószavaiban. Áldozatokat kell is hozni, mert a feladatok súlyosak és sürgős megoldást követelnek. Nem egyoldalú vasúti érdek ez, ha egyáltalán a vasúti érdek egyoldalúnak volna nevezhető. A vasutak mindenkor közös nemzeti érdeket képviseltek, amely előtt mindenkinek meg kell hajolni. És amíg más közlekedési eszközök a válság súlyos éveiben csak jelentős ráfizetéssel dolgoztak, addig a vasút deficitmentes maradhatott volna trianoni nyugdíjteher nélkül, de vállalta ezzel együtt a bajba jutott mezőgazdaság és ipar minden baját is és kedvezményes szállítási lehetőségekkel igyekezett segítségükre lenni.

A sokféle terv közül, amely a vasutak beruházó szükségletének előteremtése kapcsán kialakult, a leginkább célravezetőnek mutatkozik az, amely a múltban a mezőgazdaság megsegítésére szolgáló alapot kívánja erre felhasználni. Ismeretes, hogy a világpiaci árak megszilárdulásával kapcsolatban, ma ez az alap — legalább is bizonyos mértékben — szükségtelennek mutatkozik. A gazdasági élet azonban, amely ezeket a terheket annak idején vállalta, könnyebben tudja majd továbbra is elviselni a most vázolt cél érdekében. Így aztán lehetőség van a beruházások sürgős megvalósítására. Ez az alap ugyanis az 1934/35. gazdasági évben 57.0 millió pengő bevétellel és 53.0 millió pengő kiadással számolt, 1937/38-ban azonban a bevételek 66.5 milliójával szemben már csak 40.6 millió pengő kiadás állott. Azóta a helyzet még jelentősebben javult és a bevételek emelkedésével szemben a kiadások valószínűen csökkentek, tehát a felhasználható összegek sokkal magasabbak.

Ha a gazdasági élet áldozatokat tudott hozni a mezőgazdaság érdekében, amikor a világaralakulás elsópréssel fenyegette a magyar búzatermelést és egész jövőjét, akkor annál inkább meg kell hozni ezt az áldozatot a vasutak érdekében, amelyek maguk is közrejátszottak abban a mezőgazdaság-mentésben, amely itt éveken keresztül folyt és amelynek korszerűsítése éppolyan nemzeti feladat, mint honvédségünk fejlesztése, modernizálása. Korszerű vasutak hiányában mezőgazdaságunk hiába úszta meg a nagy gazdasági válságot és hiába törekszik új és jelentős feladataink teljes valóra váltására. A magyar vasutak nagy feladatok előtt állanak a jövőben és a nemzet egészének meg kell hozni áldozatát annak érdekében, hogy a vasutak nyugodtan tekinthessenek e feladatok elé.

RUISZ REZSŐ

A MAGYAR KERT

AZ EMBER MŰVÉSZETI ÖSZTÖNE a legkülönbözőbb anyagot is felhasználja. A kertművészetben magát a természetet igyekszik változó ízlése szerint idomítani. Ahogy alakul elképzelése a világról és életről, úgy ölt más és más arcot a környezet is, mely az örökké újat akaró, teremteni vágyó, nem látott szépségekre szomszédhozó embert körülveszi. Ha szeszélyé vagy lelki szükséglete úgy kívánja, mértani elképzelésekkel köti gúzsba a növényeket és fákat. Majd meg hajlamának újabb fordulatával a természettől minél nagyobb zabolátlanságot követel meg. A környezet az emberi lélek szárnyalásaihoz szolgál felröppentőtül, ezért szükséges a „compositio loci“, mintahogy Loyola nevezte. Leonardo a művészetek szülőanyjának a matematikát és a geometriát mondta. Nem kis mértékben érvényes ez a kertművészetre. Most megjelent kitűnő könyvében¹ Rapaics

¹ Rapaics Raymund: Magyar Kertek. A kertművészet Magyarországon. Budapest, Kir. M. Egyetemi Nyomda 1940.

úgy látja, hogy a kertészet ott válik művészivé, ahol a természet változó ütemében serdülő növényvilág az emberi értelem elvont, geometrikus sémáival találkozik. „Mentől magasabb színvonalat ér el a kertészet, annál több és fontosabb benne a mértani elem.“ A vonal és a szám ígérete első ízben a kolostorok kertjében kényszerítette rend és fegyelem korlátái közé a természetet. A nomád állatkultuszban élő magyarság is a kolostorok kertjében kedvelte meg a növények szelídebb világát. „A kolostori kertben magas fokra emelkedett a növénykultusz, a csodaszarvas misztériuma elhalványodott s felragyogott a csodálatos rózsza és a csodálatos liliom misztériuma, egyre mélyebben és mélyebben hatolva a magyarság leikébe, míg végül egyszer csak földművelő néppé vált a magyarság és növénykultusszá a magyar kultusz, amely ma már „bort, búzát, békességet“ tisztel.“

Az első magyar kert is, melyet legalább képzeletben felidézhetünk, a kolostorok világába vezet. A margitszigeti apácázárda romjainak alaprajzából világosan leolvasható a kerengővel és kútházzal ellátott udvar, az északi és nyugati kolostorkert elhelyezése. A kitűnő fővárosi kertészet számára szép feladat lenne, ha e kertekbe olyan nagytudású szakembernek, mint Rapaicsnak irányítása mellett a romok közé a középkor kolostorkertek kedves virágait és növényeit, rózsát, liliomot, a Boldogasszony ágának nevezett nehézságú borókat, több táblába gyógyfüveket ültetne el, történelmi hűséggel elevenítve fel így Margit asszony kolostorkertjének hangulatát. A sziget szépségei is nyernének ezzel, mert a rom és virág együtteséből valami egyéni, romantikus báj árad, mint ahogy arról tavaszunként a lila és sárga virágfoltokkal befutott tabáni ásatásoknál meggyőződhetünk.

A kolostorkertnél tarkább, változatosabb képet nyújtottak a várkertek. A reneszánsz itt is nagy változásokat hozott. A kert többé nem arra való, hogy az elmélyülni vágyó lelkeket az avatatlanok előtt elrejtse és elmélkedésre serkentse, hanem az emberi szervezet egészségét szolgálja. Mátyás budai várkertjében mindenütt fákkal körülvett, testedzésre alkalmas gyakorló terek és csarnokok, xystusok tűnnek fel. Budán és Visegrádon már megtaláljuk a fejedelmi kerteknek később is állandó tartozékait, humanista módra cryptoporticus-nak nevezett hűtöző termeket, tévelyítőket, azaz útvesztőket, vadaskertet, halastavat, madárházát, benne az akkor még ritkább szárnyasokkal, galambbal, fécánnal, pávával és hattyúval. A leírások nem győzik eléggé dicsérni a mezei virágoktól hímes pázsitokat, Mátyás először Visegrádon meghonosította kedvelt hársfáit, a vörösmárvány puttós szökőkutat, amiből ünnepeken bor folyt, a pompás függőkerteket, étkezőkkel, szép kilátású erkélyekkel bővelkedő tornyokat, ezüstsínű cseréppel fedett villákat. A kertek megtervezésében kiváló művészek is részt vehettek. Vásáritól tudjuk, hogy Cimicia Chimenti nemcsak palotákat, templomokat, kutakat, de kerteket is alkotott Magyarországon.

A török korban a magyar kertművészetet keleti hatások teszik változatosabbá. Különösen a gyümölcstermelés gazdagodik, addig még Európában nem ismert fajtákkal. A kármán körte, a török muskotálynak nevezett pázmán alma, marosparti rokona a zamatos pónyik és talán Erdély másik jellegzetes almája, a batul is török eredetűek s a balkáni úton jutottak hozzánk. A híres fehér magyar borokhoz most társul a vörös és a kadarka bevonul a magyar szőlőkbe. A sok helyen magyar szilvának nevezett világhíres beszercei szilva Kis-Azsiából került hozzánk.

Pannónia ekkor valóban a gyümölcsök dús országa, nem csoda, hogy már a humanisták szabványos dicséretei közé tartozott megemlékezni a két kézzel is alig átfogható kármán körtéinkről és az aranyvesszőt termő mesés szerémségi szőlőkről. De nemcsak ilyen csodás képzelgésekben, hanem valóságban is hódít a magyar gyümölcs, Miksa császár például Magyarországról,

Verancsics Antal érsektől kér cseresznye és szilva oltóágakat. A kerteket ekkor a gazdag virágdísz jellemezte. A kert geometriai minták szerint való rendezése nagy lépéssel haladt előre. A kastély előtt négyzetes táblákban tarkállottak a virágok, míg a gyümölcsös táblák a háttérrel díszítették. A Felvidéken a korunkban szokásos nem túlságosan izléses üveggolyók helyett a karók végén a habán újkeresztények által formált színes mázú gombok ékeskedtek. A kerti épületek falára freskótechnikával divatos volt perspektivikus látképeket festeni, hogy a sétáló e csalóka fogás hatása alatt a kert folytatásának nézze a falképet. A hárs megtartja előző korbéli kedveltségét és gyakran filegóriákat építenek hozzá. Lorántffy Zsuzsanna porumbáki kertjében a rózsafákkal körülvett filegóriának iratos, táblás mennyezete, virághimes ajtaja volt.

A XVII. századtól kezdve a magyar, de főleg az erdélyi művészetet is a virágkultusz jellemzi. Nemcsak a kerti lakok, de kastélyok és templomok táblás famennyezetén is festett virágdísz virít. A virág és gyümölcs művészeti szerepét a kálvinizmus is elősegítette, mert a figurális ábrázolástól megfosztott templomokban egyedüli díszítéssé vált és némi vallásszimbolikai jelentőséghez jutott. Még a szószékek kötestét is ellepték a virágos indákat és gyümölcsfüzérek mutatató faragványok, úgyhogy az egész templom virághimes kertté változott. Oláh részről felmerült az a gondolat, hogy az erdélyi virágos reneszánsz az izlám növényi ornamentikájának hatása alatt alakult ki. Ez a feltevés azonban stilisztikai szempontból sem állja meg a helyét és most Rapaicstól azt is megtudjuk, hogy a gyümölcsöktől eltérőleg magukat a hagymás, nagyvirágú keleti növényeket sem közvetlenül a töröktől ismertük meg, hanem az előbb nyugaton elterjedt divatot vettük át. A művészeti virágkultusznak sem Kelet a forrása, hanem a reneszánsz. A néha törökös növényornamentikát tényleg felmutató oláh művészet Bizánc szellemétől megmerevített nehéz virágpompájába is épp a székeley faragók közvetlenebb természetszemlélete vitt be gyakran üdőbb hangot, különösen a Brancoveanu fejedelemtől nevezett stílus idején. Épp a virágtáblás kert illeszkedik be leginkább a hazai fejlődésbe: ez áll legszorosabb kapcsolatban a XVII.—XVIII. században kialakult virágos reneszánsz művészettel, ennek maradtak fenn leginkább magyaros és népi elemei.

Itt kell megemlékeznünk a székelykapuk kérdéséről is. Újabban divatba jött nyaralók kertjei elé székelykapukat állítani. Ennek a szokásnak ősi hagyományai vannak. Etnográfusaink már régibb idő óta kimutatták, hogy a székelykapu a várerődítések emléke és nem egyéb, mint a régi kúriák és udvarházak várkaput utánzó kapujának népi változata. A birtokkonskripciókban az első adat, ami kúria elé állított díszes fakapuról szól, 1669-ből való és a beszterce-naszódi Galacra vonatkozik. (T. Szabó Attila.) Ma is álló legrégebb ilyen emlékünkhöz a mikházai ferences klostrom szép kapuja 1673-ból. Joggal következtethetjük, hogy „székely kapuk”-nak kastélykertek és udvarok elé való állítása a XVII.—XVIII. században általános szokás volt. A népies reneszánsz faragványairól híres szentbenedeki Kornis-kastély kertjének egyik bejáratánál ma is egy tornyos filegória által megtámogatott érdekes székelykapu áll őrt.

A virágtáblás kertek magyaros-népies vonásai mellett sűrűn tűnnek fel olyan jellegzetességek, melyek a kor főúri barokk életstílusát idézik. Nemcsak a honi talaj egyszerűbb flórája, de a távoli tájak csak áldozatokkal meghonosítható növényei is érdeklik a főurat. A mai üvegházaknak megfelelő narancsházakban, piros, zöld edényekben elültetve ápolják a narancsot, citromot, babért, mirtuszt, datolyapálmát, gránátalmafát és a rozmaringot, hogy a verőfényes időben a kastély elé állítva, a magyar glóbuszra a délszaki tájak színeit varázsolják. A kavicsmozaik padlójú műbarlangok mind díszesebbek lesznek. A falakat csillogó kagylókkal ékesítik, források,

elmés vízijátékok hűtik le a levegőt és nyugtatják meg a szemet játékos víz-sugaraikkal. A korszak legnagyobb kertészművésze Lippai György érsek volt. Híres pozsonyi kertjében labirintus, pamasszus, remeteség, hűtőző barlang kápráztatta el a vendégeket. Ekkor válik közkedvelté a tulipán is, melynek ábrázolásával a XVI. századvégi faragványokon ugyan már találkozzunk, de a kertekben csak a XVII. században honosodott meg. Előbbi művészeti szerepeltetése török-perzsa szőnyegek és keleti selymek hatására vezethető vissza. Lippai érsek pozsonyi kertjében világhírre tettek szert a szederjés és zöldszínű tulipánok. Az érsek kertjére, melyet egész életén át szépített, annyira büszke volt, hogy Lippai Jánossal leírását, ifj. Lippai Györggyel pedig szépségeinek rézmetszetű hű képeit is elkészíttette.

A reneszánszból tovább fejlődő stílusban, a virágnak soha el nem ért kultusza bontakozik ki, amiről virágtáblás kertek, virágdíszes templomi mennyezetek, bútorok, szószékek, virágos kupák, zománcvirágú ékszerek, a hajban arany rezgő füvek, virágos brokátok, Pázmány virágokkal telehímzett miseruhája, a növényi hasonlatokkal teletűzdelt virágénekek tanúskodnak.

A következő korszakban, a francia kertek idején a virágdíszről a vezérszerepet a faszor veszi át. A geometriai rend tetőpontjára jut. Az utakat mintha vonalzóval húznák meg, a fák koronáit egyenesre vágják. A kertész is építésszé lesz, növényekből szerkeszti meg világos, mértani formáit. Az előző korokban a kert egyes részei önállóak voltak, most minden rendszeres egységben a kastély köré fűződik. Ez a merkantilizmus kora, a feldagasztott főúri pompát pénzt hozó gazdálkodással kell alátámasztani. A dísnövények mellett tehát helyet kapnak a jövedelmezőek is, például a kávéfa. A parkok közelében tehenészet és tejgazdaság alakul. Majd elterjed a kínai divat is. A kertekben pagodák szeszélyes körvonalai tűnnek fel. Még a keleti kis unitárius templom mennyezetén is megjelenik a divatvirág, a krizantémum képe. Az új szépségekre szomjas embereket már az exotikus virágok sem elégítik ki, keresztezés útján újakat teremtenek. Még mindig Pozsony a kertek városa, hol a legnagyobb műgonddal képezik ki a parkokat. Erdődy gróf kertjében szép vázákon Nagy Sándor tetteit örökítették meg. A kerti lák egyik szobáját Maulbertsch díszítette antik istenekkel, másikat ezüst papírral tapétázták. Batthyány herceg egyik szobájában 13 kínai tájkép függ, mindegyik lepke- és bogárszárnyakból összeállítva. Minél különösebb, színesebb valami, annál vonzóbb. Kínai kosztümös ünnepélyek váltják egymást. Az egyik vadászaton a vendégek szerezsennek, töröknek, perzsának, hindunak öltözve jelennek meg. A ligetekben hinták és tekejátékok mulattatnak. Az idillizmus is jelentkezik. Mikor Ferdinánd főherceg meglátogatja Esterházy gróft, az tiszteletére a fácánosban 12 paraszt párt ad össze. A kor legnagyobb kertészeti vállalkozása a Hanság lecsapolása és a 800 méteres gát építése csak azért, hogy létre jöhessen az eszterházi park és kastély. Az egykori ingoványok helyén Diána, Fortuna és Vénusz templomai emelkednek, állatkertek területnek el. Bessenyei csodálattal adózik a magyar kertészet diadalának: „Mesterség alkotta egybe itt a fákat, melyek rendre szépen ölelik magokat, sűrű galylyak közt, hosszú utak nyíltak.“

Eszterházán a francia stílus minden szépsége és észszerű világossága találta méltó követésre. A franciás magyar kertekből hiányzanak azonban a Franciaországban kedvelt csatornatavak, helyüket inkább olaszos vízesések foglalják el.

A mértanilag szabályozott kert uralma sem tarthatott örökké. „Láttuk, — írja Kazinczy — hogy az egyes hosszú utak, a megnyirbált gesztenyék, az eleven falak, folyosók, ernyők ellenére vannak a természetnek, láttuk, hogy az így megnyirbált fa mindig nyomorék fa s abba hagyánk a lenőtrei kér-

teket.“ A szentimentális angol kertek divatja elérkezett. A virág eltűnt a parkokból, zöldellő pázsit, hatalmas fák mindenütt. Főleg kedvelt a szomorúfüz, majd a platán és jegenyenyár. A kertész többé nem kényszeríti rá a természetre az emberi ész kategóriáit, hanem csak arra szorítkozik, hogy a természet munkáját utánozza. Az utak kanyargósak, minden fordulat meglepetést hozhat. Itt egy török mecsetnél kiképzett fürdőház tűnik fel. Az amott emelkedő, omladozó gótikus várról ki sejtené, hogy egyszerű kertészlak? A középkori épületek természetesen csak utánzatok, ritka kivétel a csákvári Eszterházy-park, melynek romjai közé gyönyörű XII. századi faragványok kerültek. Az új ízlés szerint a parkot nem választják el kerítéssel a környező tájtól, csak mély árkot vonnak köréje, hogy ne zavarja az egységes kilátást. A távolban legelésző tehének vagy juhok beletartoznak a romlatlan természetért rajongó széplelkű sétáló látképébe. Már Eszterházán is a mellékutakat angol módra, kanyargósán vonták meg. Most a francia kerteket mind átalakítják. Egyedül a jászói apátság kertje maradt meg a francia stílus hírmondójának. A legszebb hazai angolkert a tóvárosi Eszterházy-park, a pfalzi eredetű Petri alkotása. Itt honosították meg először a Kínából származó szomorúfüzet. Az amerikai akác is ekkor válik a magyar tájak jellegzetes fájává. A fákért való rajongás egyre nő, a kertészek most botanikusokká lesznek és kontinenseken át vadásznak a ritka fákra. A virágok csak nagy lassan lopakodnak vissza a parkokba, pázsitba ágyazott virágszőnyeg alakjában.

Érdekes, hogy a barokk-stílus idején a klasszicizáló, hűvös formájú francia kert volt divatos, míg a klasszicizáló építészet uralma alatt a romantikus angol kertért rajongtak. Mintha az épület s a kert jellegben, hangulatban egészítenék ki egymást? A barokk főúri gesztusai sem veszték ki teljesen. A különcködő Bethlen Lajos Kerlésen, a mondák Cserhálmán, klasszikus ízlésű kastélya körül angol kertet létesített. Benne számtalan furfangos szerkezet szolgálta a mulattatást, így a remetebarlangba belépőt az automata remete felállással köszöntötte. A legérdekesebb azonban a park sziklás domboldalába vájt Bethlen-kripta. A hegy méhébe hosszú, keskeny, sötét folyosó vezet. A sírteremben a gyertyavilágnál a szakállas halálisten és a fonó párkák embernagyságú szobrai borzongatják meg a gyengeszívű látogatót. Márványlappal elzárt, sziklafalba vágott síremlékben nyugszanak a holtak. És mindez a hatásvadászó földalatti elrendezés és vad romantika a dús erdejű park látványosságainak fokozására készült.

A múlt század végén jelentkező sziklás japánkertek után napjainkban újra a mértani építészeti kert vált divatossá. A kubizmus fénykora idején a párizsi iskola fiatal művészei alacsony kerettel ellátott négyzetes virágtáblákra osztották fel a gyepet. Ma a kert az épülettel azonos törvények szerint szerkesztődik, sőt gyakran a ház szerves része és a tervező a bérpaloták tetőteraszára varázsolja a parkot. Le Corbusier város-utópiái szerint a jövőben a város hivatali, ipari, kereskedelmi központja néhány szédítően magas felhőkarcolóból fog állani, míg a lakóépületek villaszerűen kertek közé szétszórva széles övezetben ölelnék körül a munka-centrumot. A kertek létesítése többé nem nagyúri kedvtelés, hanem szociális feladat.

Rapaics kitűnő könyve a magyar kertművészet történetén számos korbeli leírás és metszet segítségével vezet végig. Egy kínai mondás szerint igazán boldog ember csak a kertész lehet. Valóban ma, mikor a világtörténelmet zuhanó bombázók alakjában érzékeljük, nagy megnyugvás a Magyar Virágoskertekben a kármán-körte, a kadarka, a hárs és a tulipán történelméről olvasni.